

die Annahme des Normalfrachtsatzes von $\frac{1}{2}$ Mgr. (oder 5 Pf.) für den Zollcentner und die Meile, und obgleich mit solchem eine ansehnliche Herabsetzung des bis dahin besondern Frachtsatzes für gewöhnliche Güter eintreten mußte, so hatte sich doch die Regierung bereits durch das von vielen Seiten früher hervorgetretene Verlangen nach Ermäßigung des Güterfrachtsatzes überzeugt, daß eine solche hier ohnehin an ihrem Plaze und für die Erträge der Bahn selbst nicht unvortheilhaft sein würde. Dem Tarife unter H. liegt daher der Normalatz von 5 Pf. p. Meile zum Grunde, nach welchem sowohl sämtliche Sätze für gewöhnliches Frachtgut ausgeworfen, als auch die Steigerungen für Eilfracht und sperrige Gegenstände bemessen sind. Außerdem findet für ganze Wagenladungen eine Ermäßigung statt, welche in Betracht des ohnedies schon so niedrigen Normalatzes bei gewöhnlichen Frachtgütern allerdings nicht sehr bedeutend sein kann, bei Rohstoffen aber sehr ansehnlich ist.

Endlich hat es in neuerer Zeit für rathsam angesehen werden müssen, zu möglichster Förderung des für Sachsen im Allgemeinen wie für die sächsisch-bayerische Staatsbahn insbesondere äußerst wichtigen Steinkohlenabsatzes, für den weiter gehenden Kohlentransport einen nicht unansehnlichen Rabatt zu bewilligen, dessen Erfolge noch abzuwarten sind.

Die Regierung ist sich sehr wohl bewußt, daß kein derartiger Tarif den an denselben in commercieller und finanzieller Hinsicht gestellten Anforderungen nach allen Seiten hin gerecht werden wird, und obschon sie sich die sorgfältigste Erwägung der einschlagenden Verhältnisse hat angelegen sein lassen, so ist sie doch weit entfernt, die hier von ihr aufgestellten Tarife einer Verbesserung nicht für fähig zu halten und wird solche, wenn sie sich von deren Nothwendigkeit hinreichend überzeugt hat, jeder Zeit eintreten zu lassen unvergessen sein. Sie hält sich aber ebenso überzeugt, daß es rathsam sei, sich vor jeder Abänderung, deren Ergebnisse mit Bestimmtheit in der Regel schwer vorauszusehen sind, der Erfolge einer gegebenen Einrichtung durch Erfahrung vollständig bewußt zu werden.

Noch ist hierbei des in der mehrangezogenen ständischen Schrift besonders angeregten Vorbehalts der Errichtung geeigneter Anhaltepunkte für die sächsisch-bayerische Staatsbahn innerhalb des Herzogthums Altenburg zu gedenken.

Wenn in dem Landtagsabschiede vom 24. März 1847 die Erwartung ausgesprochen wurde, daß, obschon es hierzu des Einverständnisses der dortigen Regierung bedürfe, dennoch eine Vereinigung über etwaige dem Interesse der beiderseitigen Lande entsprechende Anhaltepunkte auf keine Schwierigkeiten stoßen dürfte, so hat die Regierung hierbei vorzugsweise die früher bereits wiederholt beabsichtigte Anlegung eines Haltpunktes in der Nähe des altenburgischen Dorfes Münsa in's Auge gefaßt, und da bei den Verhandlungen wegen Uebernahme der Bahn zu einer beifälligen Zusicherung Seiten der altenburgischen Regierung hierüber nicht zu gelangen war, alsbald nach Uebergang der Bahn in Staatshände sich mit jener anderweit in Vernehmung gesetzt.

Die mehrfach wiederholten Vorstellungen der diesseitigen Regierung haben nun zwar bis jetzt die Bedenken nicht zu beseitigen vermocht, welche man jenseits wegen eines mit allen Befugnissen versehenen Anhaltepunktes für den Verkehr der nahen Stadt Altenburg hegen zu müssen glaubt. Nichtsdestoweniger hat jedoch die herzogliche Regierung ihre Zustimmung zu der Anlegung jenes Anhaltepunktes in der

Weise ertheilt, daß derselbe zur Aufnahme und Abladung von Productenfracht benutzt werde. Da aber der vorhandenen Terrainschwierigkeiten halber ein nicht unbedeutender Kostenaufwand mit der Herstellung eines derartigen Anhaltepunktes verknüpft sein würde, so bedarf es unter den vorliegenden Umständen allerdings weiterer sorgfältiger Erwägung darüber, ob die Errichtung eines Anhaltepunktes für so beschränkten Gebrauch sich als noch rathsam darstelle oder nicht.

Anlangend

- 4) den innerhalb der verwichenen Finanzperiode erfolgten und den ferneren

Fortbau der Bahn,

so ist hier zuvörderst zu erinnern, daß der in der ständischen Schrift vom 22. März 1847 wegen Ausführung der Göltschthalüberbrückung gestellte Antrag seine Erledigung inmittelst bei dem außerordentlichen Landtage des Jahres 1848 (vergl. Landt.-Act. v. dems. J. I. Abthl. S. 142) bereits gefunden hat.

Wenn es sich hiernächst die Regierung zur angelegentlichen Pflicht gemacht hat, den Bahnbau im Allgemeinen seinen ungestörten Fortgang nehmen und soviel immer möglich fördern zu lassen, so mag hier der Beweggründe gedacht werden, welche bereits bei Uebernahme der Bahn für die unausgesetzte Fortstellung der Arbeiten an solcher sprachen und beziehentlich in neuerer Zeit noch hinzugetreten sind. Als solche müssen aber bezeichnet werden

a) die der Krone Bayern gegenüber bestehende vertragsmäßige Verbindlichkeit zu Ausführung der Eisenbahnverbindung zwischen Leipzig und Nürnberg. Die diesseitige Regierung würde nur in wirklich unabweislichen Hindernissen eine Verzögerung der pünktlichen Erfüllung der ihr hierdurch auferlegten Verpflichtungen zu erkennen vermögen;

b) die Eigenthümlichkeit des hauptsächlich noch rückständigen Baues der beiden großen Thalüberbrückungen, welcher ungewöhnliche Hülfsmittel, insbesondere sehr bedeutende Gerüste erfordert, deren Kostspieligkeit sich außerordentlich vermehren würde, wenn nicht der Bau ununterbrochen und mit aller darauf verwendbaren Thätigkeit gefördert werden sollte. Denn nur bei solcher Förderung kann die möglichst vortheilhafte Benutzung jener Hülfsmittel erzielt werden, während bei einer längeren Unterbrechung oder auch nur Verzögerung des Baues leicht die Auswechslung des längere Zeit hindurch bereits aufgestellten bedeutenden Theils der Gerüste nöthig werden und damit nicht nur die ganze darauf verwendete Arbeit, sondern auch ein namhaftes, in Holz angelegtes Capital fast nutzlos verloren gehen würde;

c) der Wunsch, die zur Zeit unentbehrliche kostspielige Postverbindung zwischen den Eisenbahnstationen Reichenbach und Plauen durch Vollendung der Eisenbahn baldmöglichst zu beseitigen und somit den dormalen auf der sächsisch-bayerischen Staatseisenbahn in zwei abgesonderten Strecken stattfindenden, deshalb aber verhältnißmäßig kostspieligeren Betrieb in einen ungetheilten zu verschmelzen;

d) der überaus wichtige Umstand, daß auf so lange hin, als die sächsisch-bayerische Staatseisenbahn durch das Göltsch- und Elstertal unterbrochen wird, die auf die Beseitigung dieses Hindernisses bereits verwendeten großen Summen unverzinst bleiben, der auf dieser Bahn nach beiden Richtungen mit Zuversicht zu erwartende Verkehrsstrom aber seinem naturgemäßen Umfang nach nicht erlangt werden kann.